



**ФИЛИАЛ ОАО «РЖД»
КУЙБЫШЕВСКАЯ
ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА**

пл. Комсомольская, 2/3,
г. Самара, 443030,
Тел.: (846) 303-44-02, факс: (846) 303-48-48,
E-mail: NG-Sekretar@kbsb.rzd.ru,
www.kbsb.rzd.ru

В диссертационный совет
44.2.008.02 при Федеральном
государственном бюджетном
образовательном учреждении
высшего образования «Уральский
государственный университет путей
сообщения»(ФГБОУ ВО УрГУПС)

1 сентября 2023 г. № 5341/КБСНП 620034, г. Екатеринбург,
ул. Колмогорова, д. 66

На № _____ от _____

ОТЗЫВ

на диссертационную работу Зубкова Валерия Валерьевича
«Методология формирования транспортно-информационного пространства в
условиях кластерного развития рынка комплексной транспортной услуги»,
представленную на соискание ученой степени доктора технических наук
по специальности 2.9.1 – Транспортные и транспортно-технологические
системы страны, ее регионов и городов, организация производства на
транспорте (технические науки)

Цифровая трансформация глобальной экономической системы диктует условия для решения масштабного диапазона задач государственного уровня для сохранения влияния в экономической среде международного пространства, увеличения ресурсных возможностей, совершенствования технико-технологической производственной основы государства, модернизации информационной инфраструктуры, развития информационно-интеллектуальных технологий, в том числе сохранение целостности территорий страны.

Важная роль в этом определена своевременному и эффективному развитию транспортной системы - межотраслевого комплекса, формирующего единое транспортно-информационное пространство с развитой сетью субъектов производства, социального, экономического развития и регуляторных субъектов, в котором удовлетворяется экономический спрос на транспортные услуги при развитии внутригосударственной чистой конкуренции и независимости предпринимательской деятельности на уровне международных взаимоотношений. В результате в условиях цифровой экономики транспортный комплекс - это движитель экономического и социального развития общества.

Развитие экономики, в частности, цифровой экономики, повышает потребность в транспортных услугах. Транспорт предоставляет возможность цифрового рыночного обмена, при этом рыночные виртуальные взаимодействия стимулируют развитие как транспортной системы страны

(развитие кластеров комплексной транспортной услуги), так и совершенствование мирового транспортного комплекса.

Организация процессов и управление ими при рыночном формировании транспортных и производственных услуг находятся в области координационных воздействий регуляторов (региональных, межрегиональных и федеральных властей) на субъекты транспортно-производственной деятельности, социальной и экономической деятельности. Воздействия регуляторов направлены на вовлечение большего количества субъектов в социально-экономическое пространство, а также на эффективное использование имеющихся ресурсов для поэтапного и планомерного развития региональных и межрегиональных взаимоотношений и экономических связей, обеспечивающих достижения наивысшего уровня развития регионов (субъектов Российской Федерации) и государства в целом через призму повышения роста жизнедеятельности населения страны.

Воздействие регуляторов основывается на нормативно-правовой деятельности, реструктуризирующих функциях, методах и механизмах управления при соблюдении целевых условий воздействующих факторов.

Развитие кластеров - это многоэтапный и сложный процесс, формирующийся не только с точки зрения совершенствования производственных процессов и повышения качества удовлетворения потребительского спроса, но и с точки зрения социально-экономического развития общества, так как структурирование и динамика роста общественной среды напрямую зависят от уровня результативности экономических процессов.

В настоящее время более всех развиваются промышленные кластеры, включающие в себя участников основного производственного процесса, необходимые для производства ресурсы, наборы подпроцессов деятельности, которые связаны между собой едиными целями и задачами совершенствования, построения комплексного технологического процесса и единой защиты от воздействующих факторов конкуренции. Развитие промышленных кластеров создает предпосылки для формирования региональных кластеров, в частности, кластеров комплексной транспортной услуги, так как производство продукции и ее доставка тесно связаны с потреблением видов транспортных услуг.

Кластер комплексной транспортной услуги - это экономически рациональное направление развития промышленного и транспортного сегментов экономики, повышение жизнеспособности населения страны. Основным источником развития транспортных кластеров - это интеграция производственных и транспортных процессов, на основе которой происходит построение стабильных экономических взаимоотношений между субъектами производства, субъектами транспортных услуг и социально-экономическими субъектами.

В связи с этим, диссертационная работа В.В. Зубкова является актуальной для ОАО «РЖД» и направлена на разработку обоснованной методологии формирования транспортно-информационного пространства в условиях

кластерного развития рынка комплексной транспортной услуги, обеспечивающей повышение качества транспортного обслуживания потребителей услуг и определение оптимальных вариантов решений проблемных вопросов управления и координации, принимаемых при реализации комплексной транспортной услуги различными видами транспорта и с учетом изменяющихся внешних и внутренних воздействующих факторов.

Научная новизна исследования работы заключается в том, что автором диссертации:

1. На основе анализа механизмов организации и реализации транспортных услуг в сегменте грузовых перевозок разработаны методологические основы повышения качества предоставления транспортных услуг, учитывающие внутренние и внешние изменения рынка.

2. Обоснована методология определения воздействия участников транспортно-обеспечивающих функций на качество предоставления комплексной транспортной услуги, методология детализации структуры их воздействия и обосновано применение моделирования транспортно-производственных процессов структурных предприятий кластера комплексной транспортной услуги.

3. Разработана многоагентная организационная модель адаптивного управления транспортно-логистической системой, обеспечивающая развитие всех субъектов кластера комплексной транспортной услуги.

4. Разработаны метод моделирования транспортно-производственных процессов реализации комплексной транспортной услуги и методика оптимизации показателей процессов, позволяющие определять оптимальные варианты параметров процесса реализации видов транспортных услуг.

5. Разработаны механизмы координации и согласования интересов регуляторов и субъектов при формировании стратегии кластерного развития рынка комплексной транспортной услуги и регионов, обеспечивающие информационную поддержку при принятии стратегических и управленческих решений.

6. Разработан метод моделирования многоагентной среды субъектного сотрудничества транспортно-информационного пространства, объединяющий информационные инфраструктуры и консолидирующий информационные ресурсы, технологии.

7. Сформирована концепция виртуальной системы интеграции взаимодействия субъектов транспортно-информационного пространства, осуществляющая информационное самоподдержание и самоадаптацию транспортно-логистических систем, субъектов кластера комплексной транспортной услуги.

8. Разработаны механизм определения минимального значения показателя объема информационного потока и методология формализации информационных потоков, создающие условия для эффективной оптимизации процесса управления транспортно-логистическими системами и кластером комплексной транспортной услуги в целом.

9. Разработаны межотраслевая информационно-интеллектуальная модель интеграции субъектов межрегионального уровня, механизмы интеграции промышленных предприятий в единое транспортно-информационное пространство и оценки синтеза взаимодействия и интеграции субъектов транспортно-информационного пространства, на основе которых формируют комплексные программы, мотивирующие процессы интеграции, виртуального сотрудничества и процессы развития кластеров комплексных транспортных услуг и развития субъектов РФ.

Теоретическая и практическая значимость работы заключается в следующем:

1. Обоснована методология определения воздействия и детализация структуры воздействия на качество предоставления комплексной транспортной услуги, разработана организационная модель адаптивного управления.

2. Разработан метод моделирования транспортно-производственных процессов реализации комплексной транспортной услуги и методика оптимизации показателей процессов.

3. Обеспечен мониторинг предприятий дорожного уровня для их информационной видимости на основе реализации механизма определения минимального значения показателя объема информационных потоков.

4. Разработана многоагентная организационная структура адаптивного управления транспортно-производственными предприятиями как сетевая модель транспортно-логистической системы.

5. Разработаны межотраслевая информационно-интеллектуальная модель интеграции, механизмы интеграции в единое транспортно-информационное пространство и оценки синтеза взаимодействия и интеграции.

6. Разработаны механизмы координации, согласования интересов регуляторов и субъектов при организации работы по повышению эффективности перевозочного процесса, поддержанию и развитию необходимой для этого инфраструктуры железнодорожного транспорта.

Научная проблема исследований заключалась в разработке механизмов, позволяющих формировать стратегию развития кластеров комплексной транспортной услуги и стратегию развития регионов страны в меняющемся информационном пространстве.

Для решения поставленных задач использовались методы системного анализа, теория активных систем, теория управления, теория самоадаптивных, самоорганизующихся и самоподдерживающихся систем, теория информационного общества и цифровой экономики, теория развития кластеров, теория синергетического подхода и оценки интегрирующих процессов.

Таким образом, диссертация на тему «Методология формирования транспортно-информационного пространства в условиях кластерного развития рынка комплексной транспортной услуги», является завершенной научно-квалификационной работой, выполненной на высоком научно-практическом уровне, и соответствует требованиям ВАК РФ, предъявляемым к диссертациям.

Автор диссертации Зубков Валерий Валерьевич заслуживает присуждения учёной степени доктора технических наук по специальности 2.9.1 – Транспортные и транспортно-технологические системы страны, ее регионов и городов, организация производства на транспорте (технические науки).

Главный инженер Куйбышевской
железной дороги – филиала ОАО «РЖД»
443030, г. Самара,
ул. Комсомольская площадь, 2/3
Тел.: 8(846)303-44-92
e-mail: NG-Sekretar@kbsh.rzd.ru

«1» сентября 2023 г.

Денис Владимирович Аграфенин

Подпись Аграфенина Д.В. удостоверяю